

# LES COLLISIONS ENTRE VÉHICULES ET ANIMAUX SAUVAGES AU CANADA | 2000-2020

Hannah Barrett, Ward G.M. Vanlaar et Robyn D. Robertson

FONDATION DE RECHERCHE SUR LES BLESSURES DE LA ROUTE, NOV 2023

FRBR



## FONDATION DE RECHERCHE SUR LES BLESSURES DE LA ROUTE



### PRINCIPAUX CONCLUSIONS

- > Dans la période entre 2000 et 2020, 570 personnes ont perdu la vie dans des collisions entre véhicules automobiles et animaux sauvages, soit 1.1% de tous les décès liés à une collision d'un véhicule automobile, selon la Base de données nationale sur les collisions mortelles de la Fondation de Recherche sur les Blessures de la Route (FRBR).
- > De ces 570 collisions mortelles entre véhicules et animaux sauvages :
  - » 52 % mettaient en cause des orignaux, 32 %, des chevreuils et 6 %, d'autres animaux (à savoir des bisons, des antilopes, des ours, des renards, des canards, des coyotes, des loups, des petits mammifères et des oiseaux);
  - » Environ 7 décès sur 10 (393) ont été causés par des collisions avec un animal;
  - » Presque 1 décès sur 3 (177) découlait d'une manœuvre évitant un animal;
  - » Quasiment 2/3, soit 44% des collisions mortelles se produisent en été et le 1/3 ou 33% en automne, le plus grand nombre de collisions mortelles ayant eu lieu en juin (84) et en juillet (87).
- > Les plus grands nombres de décès liés à des collisions entre véhicules et animaux sauvages ont été observés en Alberta (22 % ou 124 décès), en Ontario (17 % ou 95 décès) et au Québec (16 % ou 89 décès).

## Introduction

Au Canada, les collisions entre véhicules et animaux sauvages peuvent avoir de graves conséquences, surtout lorsqu'elles mettent en cause de gros animaux. On peut beaucoup apprendre à partir des données annuelles sur les collisions mortelles entre les véhicules et les animaux sauvages, dans la mesure où celles-ci aident les professionnels et les chercheurs à développer des nouvelles stratégies en matière de sécurité routière, de gestion de la faune, de conception routière, de sensibilisation du public et de répercussions environnementales. L'importance de la collecte de données sur les collisions entre véhicules et animaux sauvages est soutenue par Ascensão et coll. (2019). En effet, leur étude soulignait que l'absence de données ne confirme pas nécessairement la non-existence de collisions entre véhicules et animaux sauvages, conclusion souvent tirée à tort. La collecte et la gestion des données sur les collisions entre véhicules et animaux sauvages s'avèrent donc essentielles, puisqu'elles permettent de suivre et de comprendre tendances sur ces collisions. Cette connaissance peut aider à déterminer les collisions mortelles et non mortelles, ainsi que les lieux où se produisent ces accidents, mais aussi les animaux impliqués, ce qui peut aider à mettre en place des infrastructures pour cette faune sauvage et des stratégies de sécurité routière afin de prévenir de telles collisions.



Les données sur les collisions mortelles entre véhicules et animaux sauvages sont consignées dans la **Base de données nationale sur les collisions mortelles de la FRBR**. Cette base de données a été initialement créée au début des années 1970 afin de constituer une source exhaustive de données objectives sur la consommation d'alcool des personnes décédées à la suite de collisions sur les voies publiques et ailleurs au Canada. Elle contient des renseignements sur les personnes blessées mortellement dans des collisions de la route survenues dans sept provinces (de 1973 à 2020), puis dans l'ensemble des provinces et territoires du Canada (de 1987 à 2020). On entend par décès lié à une collision de la route toute personne qui meurt dans un délai de 12 mois après avoir subi des blessures dans une collision mettant en cause un véhicule automobile (Mayhew et coll. 1999). Ces données sont compilées à partir des statistiques des rapports de police, des coroners et des médecins légistes concernant les personnes blessées mortellement lors de collisions mettant en cause des véhicules automobiles dans l'ensemble des provinces et territoires du Canada. Les données des rapports de police comprennent des caractéristiques de la victime, comme l'âge et le sexe, et d'autres détails sur la collision, dont le type de véhicule et de collision, l'heure du jour et la date (pour en savoir plus, voir Vanlaar et coll., 2012).

Étant donné que le nombre annuel de personnes mortellement blessées dans des collisions impliquant les véhicules et les animaux sauvages est relativement faible au Canada, les données sur les tendances se limitent au nombre de décès par an. Les données de 2000 à 2020 ont donc été combinées pour étudier les tendances mensuelles et saisonnières des collisions, et analyser le nombre de personnes tuées dans des collisions entre véhicules et animaux sauvages au Canada durant cette période de 21 ans. Au total, 570 personnes sont décédées dans des collisions entre véhicules et animaux sauvages ce qui représente 1,1 % de tous les décès survenus dans des collisions mettant en cause des véhicules automobiles. L'analyse des données consistait à examiner les proportions et les comparaisons des tendances.

Les données présentées dans cette fiche fournissent également des informations sur les saisons et les mois où les collisions mortelles sont les plus fréquentes. Ces données sont importantes car elles permettent de mieux comprendre les facteurs tels que la migration, la lumière du jour et l'état des routes qui peuvent augmenter le risque de collisions mortelles entre véhicules et animaux sauvages.

## Nombre de décès dans des collisions entre véhicules et animaux sauvages au fil du temps et en fonction des moments de l'année

**Tendances.** De 2000 à 2020, 570 personnes sont décédées dans des collisions entre véhicules et animaux sauvages au Canada. De 2014 à 2016, il y a eu diminution du nombre de collisions mortelles entre véhicules et animaux sauvages. Il y a ensuite eu un sommet en 2017 et en 2018, puis un autre recul en 2019. Comme le montre la figure 1, les collisions mortelles entre véhicules et animaux sauvages ont généralement suivi une tendance à la baisse marquée par beaucoup de fluctuations (c.-à-d. fortes hausses en 2002, 2006, 2010 et 2018). Bien que les tendances soient demeurées stables de 2000 à 2020, on note une diminution de 38,2 % des collisions mortelles entre véhicules et animaux sauvages de 2000 (n = 34) à 2020 (n = 21).

Figure 1 | Décès dans des collisions entre véhicules et animaux sauvages en fonction de l'année de la collision : Canada, 2000-2020

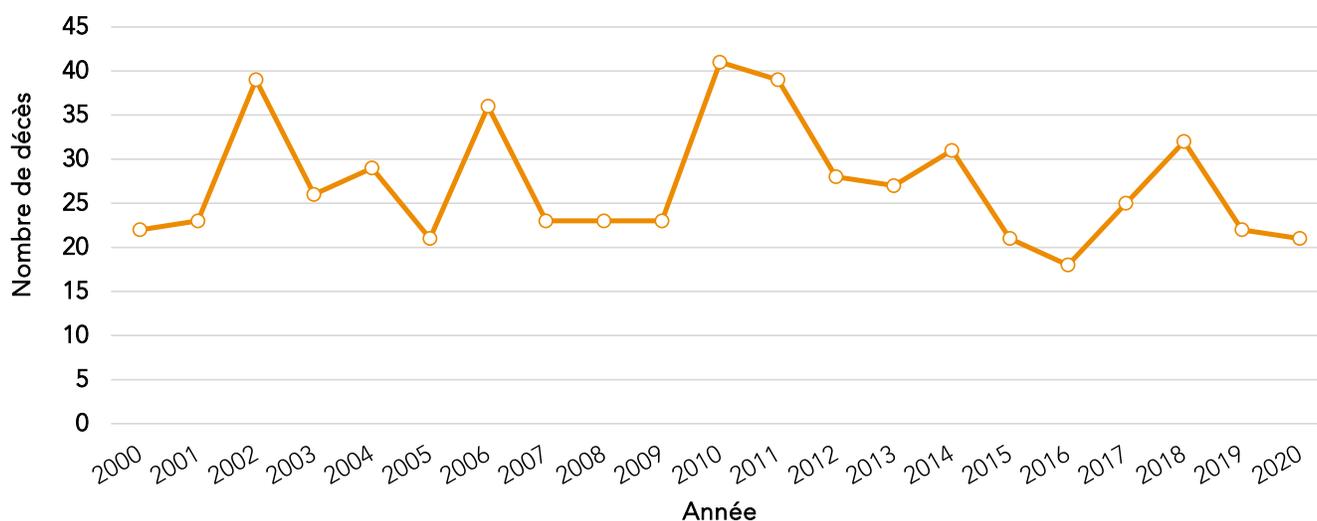
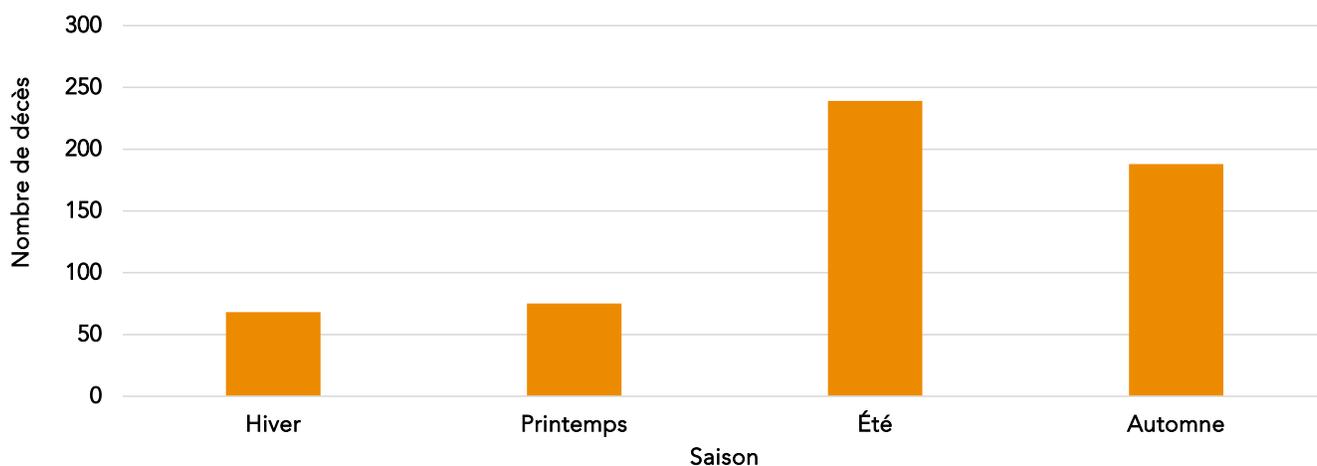


Figure 2 | Décès dans des collisions entre véhicules et animaux sauvages en fonction de la saison de la collision : Canada, 2000-2020



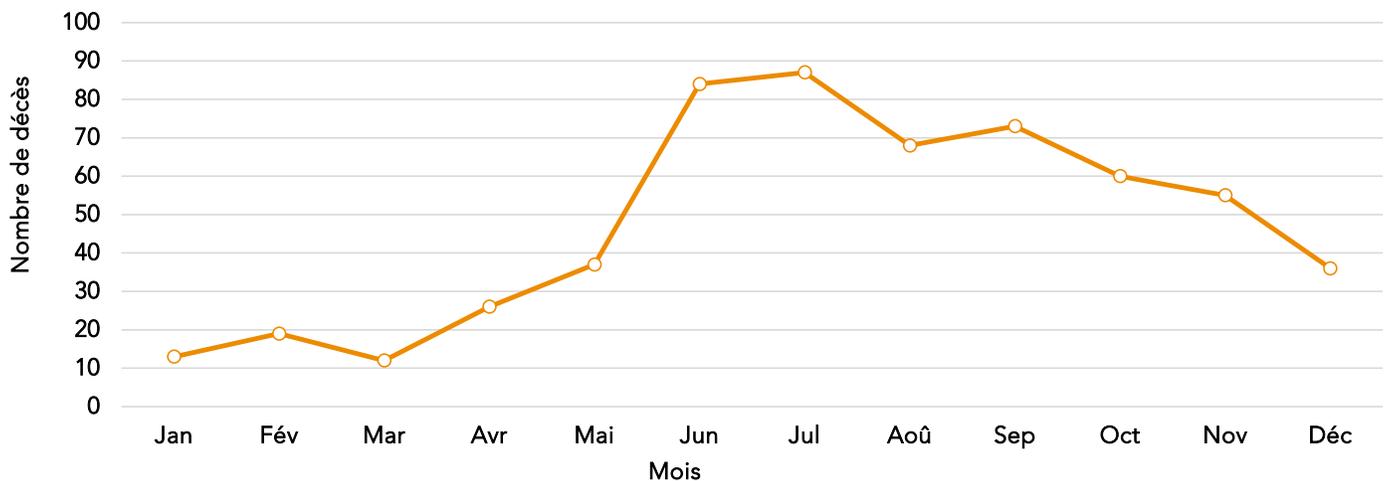
**Saison de la collision.** Le nombre de personnes décédées dans des collisions entre véhicules et animaux sauvages de 2000 à 2020 a été analysé en fonction des saisons. Celles-ci ont été définies ainsi : l'hiver (de décembre à février), le printemps (de mars à mai), l'été (de juin à août) et l'automne (de septembre à novembre). La figure 2 montre que les deux cinquièmes (42 %) des décès surviennent en été, suivis de l'automne (33 %). La fréquence élevée des décès pendant l'été est probablement due au fait que les gens voyagent pour les vacances, en particulier dans les régions rurales ou les secteurs de villégiature estivale, où beaucoup d'animaux sont actifs pendant l'été (Meister et coll., 2016). Le plus grand nombre de collisions signalées à l'automne correspond à la probabilité accrue de rencontrer des animaux sauvages à cette période de l'année du fait de l'augmentation de leurs déplacements en vue de la migration hivernale, de la période de reproduction et de la saison de la chasse (Ellis et coll., 2016).

**Le plus grand nombre de collisions signalées à l'automne correspond à la probabilité accrue de rencontrer des animaux sauvages à cette période de l'année du fait de l'augmentation de leurs déplacements en vue de la migration hivernale, de la période de reproduction et de la saison de la chasse.**

**Mois de la collision.** La figure 3 montre le nombre de personnes décédées par mois dans des collisions entre véhicules et animaux sauvages au Canada de 2000 à 2020. Les mois au cours desquels ont été enregistrés les plus grands nombres de collisions mortelles entre véhicules et animaux sauvages sont juillet (87) et juin (84). À titre de comparaison, moins de personnes sont tuées dans des collisions entre véhicules et animaux sauvages de décembre à mars; en effet, on a recensé 80 décès au total durant cette période.

**Province ou territoire de la collision.** La figure 4 représente le nombre de personnes décédées dans des collisions entre véhicules et animaux sauvages en fonction des provinces et territoires de 2000 à 2020. Elle montre que les plus grands nombres de décès liés à des collisions entre véhicules et animaux sauvages ont été observés en Alberta (22 % ou 124 décès), en Ontario (17 % ou 95 décès), et au Québec (16 % ou 89 décès) et. Il n'est peut-être pas surprenant que le grand nombre de collisions ait été enregistré au Québec, étant donné que cette province possède un couvert forestier dense, comparativement aux autres provinces

**Figure 3 | Décès dans des collisions entre véhicules et animaux sauvages en fonction du mois de la collision : Canada, 2000-2020**



et territoires du Canada. Au Québec, les forêts recouvrent 45,6 % de la superficie de la province et elles abritent beaucoup de grands mammifères, comme des cerfs de Virginie, des orignaux et des caribous (gouvernement du Québec, 2019).

## Espèces animales en cause dans les collisions entre véhicules et animaux sauvages

La section qui suit examine les espèces animales en cause dans les collisions mortelles entre véhicules et animaux sauvages au Canada de 2000 à 2020.

**Nombre de décès dans des collisions en fonction des espèces animales.** Des 570 collisions mortelles entre véhicules et animaux sauvages survenues de 2000 à 2020, 52 % mettaient en cause des orignaux, 32 %, des chevreuils et 6 %, d'autres animaux (à savoir des bisons, des antilopes, des ours, des renards, des canards, des coyotes, des loups, des petits mammifères et des oiseaux) (figure 5).

En 2020, 21 personnes sont décédées dans des collisions entre véhicules et animaux sauvages, et plus de la moitié de ces collisions (62 %) mettaient en cause un orignal. Il s'agit d'une hausse par rapport aux tendances extraites des données sur les collisions mortelles entre véhicules et animaux sauvages des cinq années entre 2015 et 2019,

Figure 4 | Décès dans des collisions entre véhicules et animaux sauvages en fonction de la province ou du territoire: Canada, 2000-2020

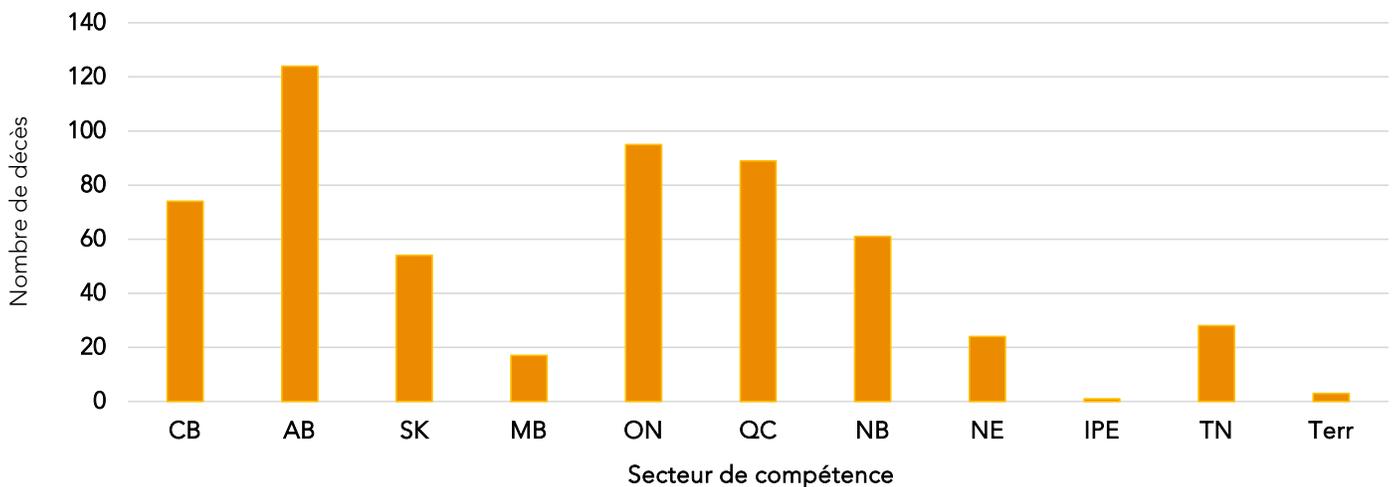
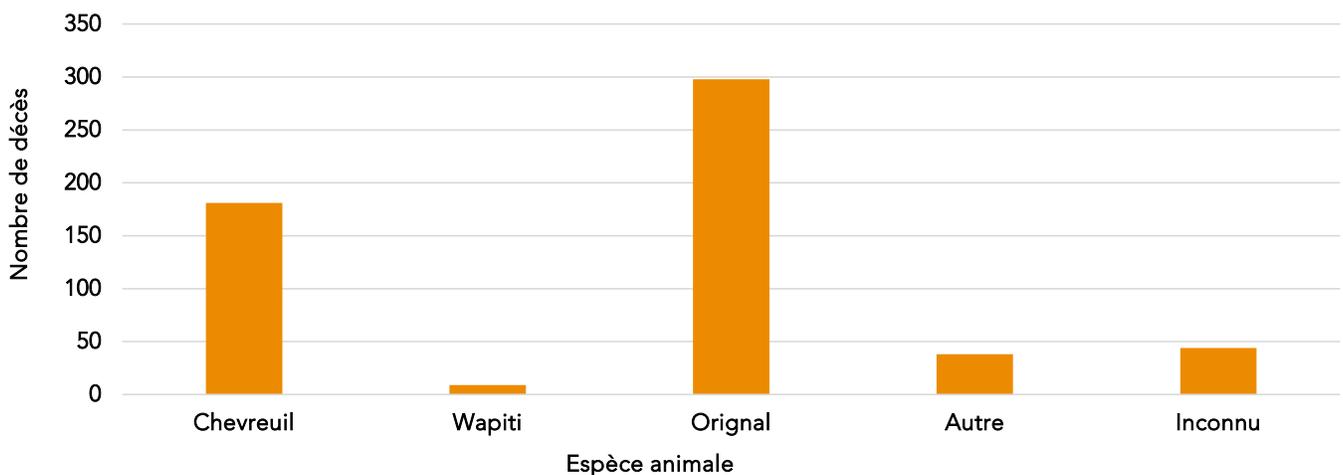


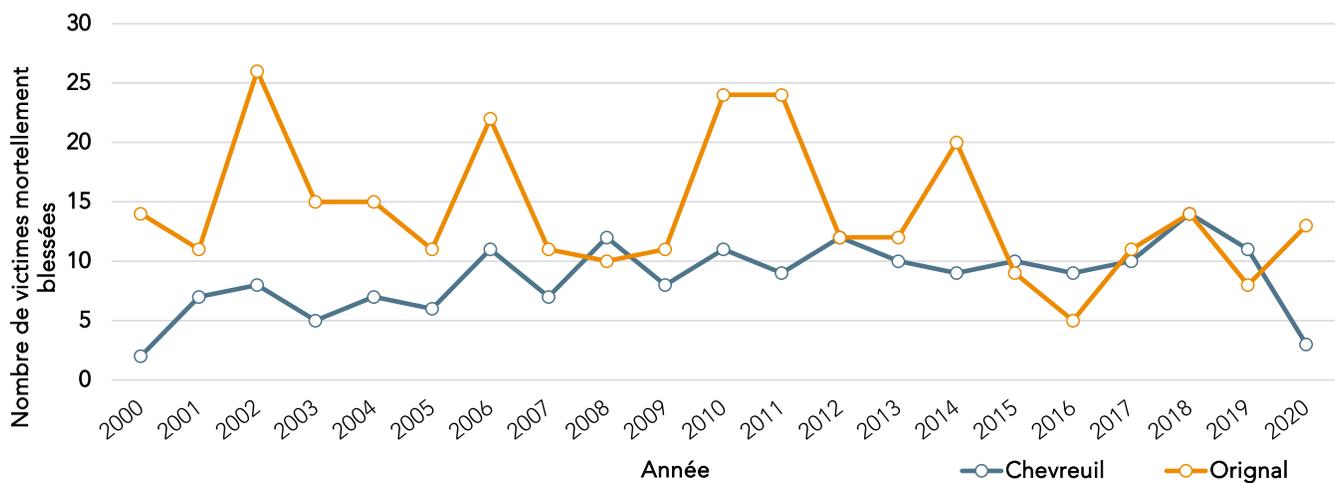
Figure 5 | Décès dans des collisions entre véhicules et animaux sauvages en fonction de l'espèce animale en cause: Canada, 2000-2020



puisque, sur les 118 collisions mortelles entre véhicules et animaux sauvages recensés durant cette période, 45,8 % mettaient en cause des chevreuils et 39,8 %, des orignaux.

Selon les tendances établies de 2000 à 2020, les orignaux représentent 62,2 % des collisions mortelles entre véhicules et animaux sauvages, comparativement à 37,8 % pour les chevreuils (figure 6). En 2014, il y a eu 20 collisions mortelles entre des véhicules et des orignaux, puis le nombre de collisions mortelles a fortement diminué pour s'établir à 9 en 2015 et à 5 en 2016. Bien que ce nombre soit remonté à 11 en 2017 et à 14 en 2018, il y a eu un autre recul marqué en 2019, puis une autre hausse jusqu'à 13 en 2020. Les collisions entre véhicules et orignaux semblent fluctuer au fil du temps, alors que celles qui mettent en cause véhicules et chevreuils semblent plus stables.

**Figure 6 | Nombre de victimes blessées mortellement dans des collisions mettant en cause des chevreuils et des orignaux : Canada, 2000-2020**



**Nature de la collision.** Des 570 collisions mortelles entre véhicules et animaux sauvages survenues de 2000 à 2020, 68,9 % (393) étaient la conséquence d'un choc avec un animal et 31,1 % (177) découlaient d'une manœuvre visant à éviter un animal. La réaction des conducteurs à la présence d'animaux sauvages sur la route est essentielle à la sécurité des usagers de la route et des animaux. Dans la plupart des cas, à l'exception des orignaux, la réaction la plus sécuritaire pour les conducteurs croisant un animal sauvage consiste à ralentir de façon contrôlée et à continuer d'avancer, même si l'animal se trouve sur la trajectoire du véhicule. En présence d'un orignal, la réaction la plus sûre pour les conducteurs consiste à diriger leur véhicule vers les flancs (arrière) de l'animal. La majorité des animaux ne demeureront sans doute pas immobiles. Étant donné que leur comportement est imprévisible, les conducteurs ne peuvent pas savoir dans quelle direction les animaux se déplaceront. Cela est d'autant plus vrai pour le chevreuil, dont le mécanisme naturel de défense consiste à s'élancer et à zigzaguer pour éviter les prédateurs. Par conséquent, tout mouvement visant à éviter un animal se révèle souvent plus dangereux pour le conducteur et pour l'animal; il est donc déconseillé, dans la plupart des situations (Insurance Information Institute, n. d.; Vanlaar et coll. 2019). De nombreuses collisions sont causées par des conducteurs qui, en tentant d'éviter un animal, perdent la maîtrise de leur véhicule ou percutent d'autres usagers de la route ou éléments dangereux.

## Conclusion

Les données contenues dans le présent feuillet d'information portent sur les collisions survenues entre véhicules et animaux sauvages au Canada de 2000 à 2020. Durant cette période de 21 ans, les collisions mortelles entre véhicules et animaux sauvages ont généralement suivi une tendance à la baisse marquée par beaucoup de fluctuations (c.-à-d. fortes hausses en 2002, 2006, 2010 et 2018). Les tendances sont demeurées stables de 2000 à 2020, mais on a noté une diminution de 38,2 % des collisions mortelles entre véhicules et animaux sauvages de 2000 (34) à 2020 (21). Les données ont révélé que c'est en juin et en

juillet qu'est enregistré le plus grand nombre de décès liés à des collisions entre véhicules et animaux sauvages. Cela s'explique surtout par le nombre accru de vacanciers et donc, de véhicules sur les routes en été, ainsi que par l'augmentation possible de la vitesse des véhicules puisque les conditions routières sont habituellement plus sûres qu'en hiver.

Les collisions entre véhicules et animaux sauvages peuvent être extrêmement dangereuses et avoir des conséquences funestes pour les personnes comme pour les animaux. Voilà pourquoi la collecte et l'interprétation des données sur les collisions entre véhicules et animaux sauvages sont essentielles pour aider les chercheurs et les praticiens à élaborer de nouvelles approches en matière de sécurité routière, de gestion de la faune, de conception routière, de sensibilisation du public et de répercussions environnementales.

**La collecte et l'interprétation des données sur les collisions entre véhicules et animaux sauvages sont essentielles pour aider les chercheurs et les praticiens à élaborer de nouvelles approches en matière de sécurité routière, de gestion de la faune, de conception routière, de sensibilisation du public et de répercussions environnementales.**

## Références

Ascensão, F., A. Kindel, F. Z. Teixeira, R. Barrientos, M. D'Amico, L. Borda-de-Água et H. M. Pereira. « Beware that the lack of wildlife mortality records can mask a serious impact of linear infrastructures », *Global Ecology and Conservation*, vol. 19, 2019. e00661.

Carleton, W. et V. McGee. « Piecewise regression », *Journal of the American Statistical Association*, 1970, p. 1109 à 1124.

Ellis, W. A., S. I. FitzGibbon, B. J. Barth, A. C. Niehaus, G. K. David, B. D. Taylor, H. Matsushige, A. Melzer, F. B. Bercovitch, F. Carrick, D. N. Jones, C. Dexter, A. Gillet, M. Predavec, D. Lunney et R. S. Wilson. « Daylight saving time can decrease the frequency of wildlife-vehicle collisions » *Biology Letters*, vol. 12, 2016, p. 1 à 5.

Mayhew, D. R., H. M. Simpson et S. W. Brown. *The Alcohol-Crash Problem in Canada, 2000*, Fondation de recherches sur les blessures de la route du Canada, 2000.

Meister, S. R., M. Mainegra Hing, W. G. M. Vanlaar et R. D. Robertson. *Road Safety Monitor 2014: Driver Behaviour & Wildlife on the Road in Canada*, Fondation de recherches sur les blessures de la route, Ottawa, Ontario, 2016.

Vanlaar, W., R. Robertson, K. Marcoux, D. Mayhew, S. Brown et P. Boase. « Trends in alcohol-impaired driving in Canada », *Accident Analysis & Prevention*, vol. 48, 2012, p. 297 à 302.

Vanlaar, W. G., H. Barrett, M. M. Hing, S. W. Brown et R. D. Robertson. « Canadian wildlife-vehicle collisions: An examination of knowledge and behavior for collision prevention ». *Journal of Safety Research*, vol. 68, 2019, p. 181 à 186.

## Avertissement concernant la Base de données sur les collisions mortelles

Les données que contient la Base de données nationale sur les collisions mortelles de la FRBR sont susceptibles d'être modifiées au fur et à mesure de la clôture des dossiers. Il peut donc y avoir des différences mineures dans ce document par rapport à des documents antérieurs portant sur le même sujet.

La vision de la Fondation de recherche sur les blessures de la route (FRBR) est de s'assurer que les usagers de la route rentrent chez eux en toute sécurité chaque jour, en éliminant les décès sur la route, les blessures graves et leurs coûts sociaux. La mission de la FRBR est d'être une source de connaissances pour la sécurité des usagers de la route et un chef de file mondial en matière de recherche, de développement de programmes et de politiques, d'évaluation et de transfert de connaissances. La FRBR est un organisme de bienfaisance canadien enregistré qui dépend de bourses, de contrats et de dons afin d'offrir des services au public.

Pour plus d'informations, visitez nos sites | [linktr.ee/tirfcanda](https://linktr.ee/tirfcanda) et [wildliferoadsharing.tirf.ca](https://wildliferoadsharing.tirf.ca) (vous pouvez télécharger certains documents en français).

Courriel | [tirf@tirf.ca](mailto:tirf@tirf.ca)

Numéro d'enregistrement d'organisme de bienfaisance  
10813 5641 RR0001

© Fondation de recherche sur les blessures de la route 2023  
ISBN | 978-1-77874-017-6

[WWW.CANADAHELPS.ORG/EN/CHARITIES/TIRFCANADA](https://www.canadahelps.org/en/charities/tirfcanda)

### Remerciements

La production de ce feuillet d'information a été rendue possible grâce au soutien financier de **Desjardins Assurances**. Les données qui y sont présentées proviennent de la Base de données nationale sur les collisions mortelles de la FRBR, pour le maintien de laquelle Desjardins offre aussi une aide financière.

